VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 132)
z dnia 25 października 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 132)

25 października 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)** przewodniczącego Komisji, **Jerzego Polaczka (PiS),** zastępcy przewodniczącego, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat wdrożenia wspólnego biletu na potrzeby kolejowych przewozów pasażerskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa ze współpracownikami, **Krzysztof Mamiński** prezes zarządu PKP SA wraz ze współpracownikami, **Marek Chraniuk** prezes zarządu PKP Intercity SA wraz ze współpracownikiem, **Krzysztof Zgorzelski** prezes zarządu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o., **Bartłomiej Buczek** członek zarządu – dyrektor ds. przewozów PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., **Wojciech Dinges** prezes zarządu Kolei Śląskich Sp. z o. o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam serdecznie państwa posłów. Porządek dzienny został państwu dostarczony. Czy do porządku dziennego są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury i budownictwa na temat wdrożenia wspólnego biletu na potrzeby kolejowych przewozów pasażerskich. Serdecznie witam na dzisiejszym posiedzeniu pana ministra Andrzeja Bittela, prezesa PKP SA pana Krzysztofa Mamińskiego, prezesa PKP Intercity pana Marka Chraniuka, prezesa Przewozów Regionalnych pana Krzysztofa Zgorzelskiego. Witam przedstawicieli pozostałych przewoźników i wszystkie osoby zainteresowane dzisiejszym posiedzeniem.

Proponuję – bez zbędnej zwłoki – przejść do realizacji porządku obrad. Chyba, że państwo posłowie mają uwagi? Nie widzę zgłoszeń. Zatem możemy przejść do realizacji porządku obrad.

Oddaję głos panu ministrowi. Proszę uprzejmie, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Witam uprzejmie pana przewodniczącego, panie i panów posłów, wszystkich zgromadzonych. Chcielibyśmy – jeśli nam się to uda – pokazać prezentację. Chyba, że pan prezes jeszcze przed prezentacją trzy zdania wprowadzenia w zakresie ostatnich podejmowanych działań, a potem pan prezes Buczek, który – można powiedzieć – kieruje grupą zadaniową związaną ze wspólnym biletem, pokazałby prezentację.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, projekt wspólnego biletu jest projektem realizowanym w ramach rządowego projektu i działań Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Problem jest sygnalizowany od kilkunastu lat. Ciągłe oczekiwanie pasażerów na to, ażeby niezależnie od przewoźnika móc zamawiać usługę przejazdu, która będzie najlepszym rozwiązaniem w danym czasie, na danej trasie i za najlepszą cenę, były omawiane przez ostatnich kilka lat. Natomiast ostatnie kilka miesięcy – to rzeczywiste działania, które doprowadziły do tego, że trzy spółki, tj. PKP Intercity, Przewozy Regionalne pod marką handlową POLREGIO i Szybka Kolej Miejska

w Trójmieście wspólnie ze spółką PKP Informatyka przy koordynacji PKP SA i nadzorze Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa postanowiły te oczekiwania zacząć realizować.

Podzieliliśmy to działanie na kilka etapów. Pierwszym z nich – który został zrealizowany i uruchomiony 11 września br. – jest pakiet podróżnika. To oferta trzech przewoźników, która pozwala na zakup we wszystkich kasach tych przewoźników oferty łączonej. Na jednym blankiecie, za jedną transakcją można zakupić przejazd realizowany przez tych przewoźników. To pierwszy krok do formuły wspólnego biletu, gdyż umożliwia zamówienie najkorzystniejszej oferty cenowo na przejazd łączony, na jednym blankiecie z uwzględnieniem wszystkich ulg ustawowych, które honorują ci trzej przewoźnicy i wszystkich ofert handlowych przez nich oferowanych.

To pierwsze rozwiązanie. Ono nie obejmuje jeszcze całego kraju. Ale jest to spowodowane tym, że przystąpiło do tego projektu trzech przewoźników. Zapraszamy pozostałych do włączenia się do projektu. Mamy pierwsze sygnały i pierwsze deklaracje z Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Jeżeli pozostali przewoźnicy zgłoszą takie deklaracje, będziemy mogli pokryć całą sieć kolejową tą ofertą. I tak tych trzech przewoźników, o których wspomniałem, realizuje przewozy na większości linii kolejowych w Polsce.

Kolejnym etapem, który zaplanowaliśmy to etap drugi, czyli pełne wdrożenie oferty wspólnego biletu poprzez budowę wspólnej taryfy.

A teraz, jeśli to możliwe, panie przewodniczący, to pan prezes Bartłomiej Buczek przedstawiłby informacje w formie prezentacji zarówno dotyczące etapu zrealizowanego, jak i założeń do drugiego etapu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Na posiedzenie Komisji dotarł pan minister Andrzej Adamczyk. Witamy bardzo serdecznie na posiedzeniu Komisji.

Oddaję głos panu prezesowi.

Członek zarządu – dyrektor ds. przewozów PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Bartłomiej Buczek:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, realizując wdrożenie pakietu podróżnika dokonaliśmy najpierw analizy rozwiązań, które stosowane są w innych krajach europejskich m.in. w Szwajcarii – jednym z państw nielicznych, które tak naprawdę wdrożyło w pełni wspólny bilet. Patrzyliśmy również na wzory takich państw, jak Wielka Brytania, czy też rozwiązania niemieckie. Mogę powiedzieć, że jeśli chodzi o założenia większość kwestii zostało przez pana prezesa zaznaczonych, jeśli chodzi o sprawy na wejściu. Staraliśmy się bazować na wdrożeniu rozwiązania zarówno pakietu podróżnika jako elementu przejściowego, elementu będącego etapem pośrednim na drodze dojścia do wdrożenia wspólnego biletu jako kompromis pomiędzy naszymi możliwościami technicznymi, ale też –i przede wszystkim – czasem i zasobami ludzkimi, które posiadamy, tak aby to wdrożenie odbyło się w sposób jak najszybszy i z jak największą wartością dodaną przez podróżnych.

Ideę wspólnego biletu – pierwszego kroku – pakietu podróżnika przekazał pan prezes Mamiński. Chciałbym powiedzieć – uzupełniając wypowiedź pana prezesa – że ogromną wartością dodaną jest to, że bilet wydany w ramach pakietu podróżnika zawsze będzie najkorzystniejszą ofertą dla podróżnego. Cena biletu będzie najniższa, dlatego, że system będzie – nie będzie – ten system już podpowiada wybór najtańszej ceny, najtańszej opcji, która jest możliwa do zastosowania. Nie ma tutaj uznaniowości kasjera. Nie ma uznaniowości operatora. Oczywiście, system poda cenę, która jest bazowa, ale tutaj jest to decyzja podróżnego. Jeśli z jakichś względów nie zdecyduje się na opcję najtańszą, bo opcja najtańsza to np. korzystanie z jakichś warunków taryfowych, wtedy może zażyczyć sobie wydania wedle innej ceny.

Ta oferta ma ogromną wartość dodaną, to znaczy bez większych problemów można dołączać do niej kolejnych przewoźników. De facto jesteśmy w tej chwili w trakcie takich działań. To dobudowanie kolejnego modułu, a więc kolejnych przewoźników dołącza się dokładnie tak jak klocki domina. Bilet zawsze będzie umożliwiał wydanie przejazdu maksymalnie na 6 odcinkach i maksymalnie dla 3 przewoźników.

Proszę państwa, mogę powiedzieć, że sprzedaż tego biletu systematycznie rośnie. Średnio w ciągu dnia w ciągu całego okresu do dnia wczorajszego sprzedawano każdej doby ok. 524 bilety, to znaczy naprawdę 524 pakiety podróżnika. Do dnia wczorajszego do północy 22,5 tys. tych biletów i – żeby uciąć wszelkie spekulacje – to, o czym mówię to saldo. Nie obejmuje biletów zwróconych i biletów anulowanych. To jest to, za co podróżny zapłacił. To, co stanowi przychód przewoźnika.

Na slajdzie przedstawiono – znane państwu – dane jak duży jest potencjał działania tego biletu. To naprawdę udziały w rynku poszczególnych przewoźników. Pakiet podróżnika – kończąc już tę prezentację – jest tylko i wyłącznie elementem przejściowym, jest etapem na drodze do wspólnego biletu ustalonego na bazie wspólnej taryfy, która będzie taryfą degresywną. Proszę wybaczyć, że w tej chwili tak szybko prezentuję slajdy. Nie omawiam ich, dlatego, że rzeczy, o których jest mowa już dzieją się, a za chwilę pokażę państwu co planujemy zrobić w zakresie kolejnego rozwiązania, czyli rozwiązania opartego na wspólnej taryfie.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

W tym czasie, kiedy pan prezes Buczek będzie przygotowywał się do drugiej prezentacji, chciałbym powiedzieć – to, co zostało zadeklarowane, czyli pierwszy etap wspólnego biletu w postaci pakietu podróżnika w czasie i w wymiarze zaplanowanym zostało zrealizowane. Kolejną wartością jest to, że przewoźnicy, którzy już formalnie uczestniczą w pakiecie podróżnika rozpoczęli prace drugiego etapu. Drugi etap – to wspólny bilet w pełnym wymiarze rozumiany jako wspólna taryfa.

Bardzo proszę, pan prezes.

Członek zarządu – dyrektor ds. przewozów PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Bartłomiej Buczek:

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, etap drugi – te działania są kontynuacją tego, co zostało rozpoczęte. Nie będę nad tym pochylał się, bo to przed chwilą państwu mówiłem. Efekt pakietu podróżnika jest efektem wyjściowym. Muszę – zatrzymując się przy pakiecie podróżnika – powiedzieć, że on nie w pełni wypełnia definicję rozporządzenia. To, nad czym teraz będziemy chcieli pracować będzie już w 100% wypełniało definicję rozporządzenia 1371 dotyczącą praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Planujemy zakończenie prac do końca 2018 r. Ideą jest, żeby wdrożenie rozkładu jazdy pociągów 2018/2019, czyli naprawdę drugi weekend grudnia 2018 r. było etapem wdrożenia tego biletu – wspólnego biletu, który będzie budowany przy wykorzystaniu środowiska KURS'90 jako warstwy nadrzędnej, jako systemu centralnego.

Proszę państwa, zakładamy, że ten okres, który teraz rozpoczął się, do końca marca 2018 r. będzie okresem – jeżeli przechodzimy do harmonogramu – budowania wspólnej taryfy, która opierać się będzie o benchmark, jakim jest taryfa osobowa i bagażowa, była taryfa osobowa i bagażowa PKP. To jest możliwe do wdrożenia. Bo drugi benchmark – to taryfy międzynarodowe, jak TCV. Obok taryf krajowych funkcjonowały i funkcjonują taryfy międzynarodowe, nie stanowiąc dla nich konkurencyjności, natomiast stanowiąc wartość dodaną, która będzie świadczyła o powodzeniu tej oferty.

W związku z powyższym wypracujemy stawkę taryfy bazowej, taryfy podstawowej, która będzie taryfą najniższą. Będzie ona stanowiła platformę dla budowania całego przejazdu, a więc z punktu A do punktu B. Pomiędzy punktami A i B będą jeszcze punkty pośrednie, gdzie podróżny będzie mógł odbywać przejazd albo pociągami poszczególnych przewoźników i – oczywiście – w ramach pociągów poszczególnych przewoźników w różnych klasach wagonów i pociągach różnych kategorii.

Będziemy stosowali dwojakiego rodzaju suplementy. Pierwszy suplement – dla osób, które kiedyś pracowały na kolei za czasów TOB – to różnica cen właściwych biletów. Drugi rodzaj suplementu – to różnica pomiędzy cenami stosowanymi przez danego przewoźnika a cenami taryfy bazowej. Po zbudowaniu taryfy będziemy chcieli, aby okres lata do mniej więcej października był okresem prac w zakresie kanałów dystrybucji, ale też w zakresie systemu centralnego. Na dole slajdu pokazano mechanizm ustalania dopłat – taryfa bazowa i suplementy. To daje efekt degresji. Taryfę nazwaliśmy w skrócie WKTK – czyli Wspólna Kolejową Taryfę Krajową. W niektórych przypadkach będzie

zawierała elementy pakietu podróżnika. Ten pakiet nie jest zmarnowanym wysiłkiem. Bowiem będzie możliwość przyłączenia cen zryczałtowanych oraz cen dynamicznych. Tak jak obecnie będą uwzględniane wszelkie ustawowe ulgi handlowe, oferty specjalne, super promo, wcześniej tanie bilety miejskie. Odprawa oczywiście z wykorzystaniem KURSU'90, z wykorzystaniem kas rPOS z możliwością interfejsowania na inne środowiska. Zakładamy również, że będzie to dostępne we wszystkich kanałach dystrybucji.

Proszę państwa, jeśli chodzi o założenia oferty, to – już kończąc – badaliśmy również system rozliczeń pomiędzy przewoźnikami, co często było barierą w budowaniu tej oferty. Chcemy, aby rozliczenia przewoźników odbywały się przede wszystkim na podstawie odczytów, czyli skanów biletów z urządzeń kontrolerskich, ale zdajemy sobie sprawę, że w ruchu aglomeracyjnym, regionalnym czasami nie ma możliwości skanowania każdego biletu, a więc będą w pociągach przeprowadzane badania marketingowe na próbach podróżnych. Ekstrapolacja trendów w połączeniu z tym, co będzie odczytane z urządzeń kontrolerskich daje nam efekt podziału wpływów, a więc będzie tutaj algorytm podobny do obecnego rozliczania ulg 99%, 80% i 70%, a więc dla pracowników kolei.

Proszę państwa – tylko porównawczo, nie będę już tego analizował, szanując państwa czas – mogę tylko powiedzieć w ten sposób – ten bilet będzie całkowicie spełniał przepisy rozporządzenia 1371/2007 w zakresie biletu bezpośredniego *(through ticket)*, a więc biletu wspólnego. Dalej – działania niezbędne do zrealizowania. Pozwolę sobie nie mówić o tym państwu, ponieważ przed momentem powiedział o tym pan prezes Mamiński. Dziękuję za uwagę.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Szanowni państwo, ta bardzo krótka, ale bardzo treściwa prezentacja pokazuje to, co dokonaliśmy wspólnie. W tym miejscu jeszcze raz ukłon i podziękowanie trzem przewoźnikom, firmie PKP Informatyka, firmie Avista, które aktywnie w tym uczestniczyły. Przeszliśmy do drugiego etapu. Przez wiele lat mówiono, że Polska jest krajem jedynym w Europie, który nie posiada wspólnego biletu. Jestem głęboko przekonany, że grudzień 2018 r. będzie momentem, w którym będziemy mogli powiedzieć, że Polska będzie jednym z niewielu europejskich krajów, w którym wspólny bilet będzie realizowany. Bo benchmark, który pokazywaliśmy przy pierwszej prezentacji ilustruje, że dziś w Europie jedynie Szwajcaria i Luksemburg mają ten bilet. Ale są to kraje, które powierzchniowo, liczbą pociągów i czasem przejazdów odpowiadają średniej wielkości województwu. Jeżeli tak na to spojrzeć, to w wielu województwach już dziś mamy wspólną taryfę.

Zatem robimy milowy krok w poprawieniu oferty dla podróżnych, bo dla nich istniejemy, i po to dla nich to robimy. Realizujemy to w czasie szybszym niż został wcześniej zadeklarowany. Wszystkich tych, którzy jeszcze są nieprzekonani do przystąpienia do tego projektu zapraszamy do niego. Zapraszamy do pakietu podróżnika i zapraszamy do wspólnej pracy przy wspólnej taryfie, która będzie realizować formułę wspólnego biletu zgodnie z dyrektywami Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister chciałby zabrać głos?

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

W dalszej części.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proponuję, żebyśmy wysłuchali jeszcze przewoźników, którzy są obecni na dzisiejszym posiedzeniu, żeby wypowiedzieli się w tej materii, a później rozpoczniemy dyskusję poselską.

Kto z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

W takim razie może państwo posłowie mają jakieś uwagi, skoro państwo przewoźnicy na razie nie podnoszą ręki?

Pan przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Oczywiście, inicjatywa cenna i oczekiwana. Zapewne wszyscy chcemy, żeby jak najszybciej zmaterializowała się. Tylko jedna uwaga na początek – pewnie wszyscy przyklaśniemy, wtedy, kiedy będą efekty. Póki co jesteśmy na etapie deklaracji. W związku z tym, ponieważ pan prezes… Proszę mi nie przeszkadzać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę nie przeszkadzać panu przewodniczącemu.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, pamiętam pana aktywność wówczas posła, w związku z tym, proszę mi pozwolić… A kiedyś nawet pozwalałem sobie przypominać, że pewnie dożyję takiego czasu, kiedy będę mógł w drugą stronę… No, i doczekałem się. Życie czyni niespodzianki.

Zupełnie serio. Pan prezes Mamiński wymienił przewoźników, z którymi ten projekt jest realizowany. Rozumiem, że już była poprawka, że to nie jest deklaracja, że jest przygotowywany, jest w trakcie realizacji. Moje pytanie – czy w posiedzeniu uczestniczy przedstawiciel PKP Informatyka?

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Nie, ale jestem w stanie odpowiedzieć na pytania.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie prezesie, rozumiem, ale przecież nie pan realizuje ten projekt, lecz jednostki, które pan wymienił. Wobec tego ograniczę się do drugiego pytania… Sekundę, panie ministrze. Proszę mi pozwolić…

Proszę o więcej szczegółów na temat tego projektu. Na czym polega ten projekt, jego realizacja? W jakim trybie? Bo rozumiem, że spółki niejako własne – PKP Informatyka, przewoźnicy zadeklarowali i pracują. Ale obowiązuje nas tryb oferty publicznej. To są przygotowania określonego programu. W związku z tym – kto, za ile, w jakim trybie? Proszę więcej na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, proszę uprzejmie. Chyba, że pan minister chciał wcześniej zabrać głos?

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Jeżeli można, to ja – żeby zobaczyć, gdzie jesteśmy zapraszam pana posła do kasy na najbliższym dworcu i podjęcia próby zakupienia biletu mówiąc: poproszę pakiet podróżnika z Warszawy do Lublina albo do Zamościa, albo w innym kierunku – tam gdzie realizowane są przewozy pociągami Intercity, Przewozów Regionalnych lub SKM. Po kilku sekundach otrzyma pan odpowiedź – najlepsze, najtańsze połączenie to jest to, tyle ono kosztuje. Mówi pan: poproszę. Kliknięcie. Jeden bilet, jedna transakcja. Wsiada pan do pociągu i jedzie. To już jest.

Mamy deklarację – i tu dziękuję panu prezesowi Januszowi Malinowskiemu. Łódzka Kolej Aglomeracyjna jest pierwszą z kolei samorządowych, która zadeklarowała chęć przystąpienia. Również Koleje Wielkopolskie złożyły taką propozycję. Czyli sieć będzie rozwijać się, dlatego że konstrukcja tego systemu jest taka, że każdy po deklaracji może się do niego przyłączać.

Można powiedzieć, że projekt do etapu pakietu podróżnika był realizowany w ramach zadań własnych spółki PKP Informatyka, bo o to pewnie pan poseł pytał. Z jednej strony – moglibyśmy zastosować zlecenie sektorowe, ale koszt wytworzenia tego produktu jest rozliczany jako procentowy udział – prowizja w przychodach ze sprzedaży tego pakietu pomiędzy trzema przewoźnikami a PKP Informatyka, a więc nie wygenerowaliśmy żadnych dodatkowych kosztów, które miałyby być przyczynkiem do przeprowadzenia oferty np. w trybie publicznym lub niepublicznym na wyłonienie tego, który to wykona. Po prostu przez czas trwania tego projektu zasymulowaliśmy okres kiedy nakłady własne Informatyki zwrócą się. A dlaczego Informatyki? Dlatego, że to jest oparte o system KURS'90, którym administruje PKP Informatyka. Czyli potrafimy zrobić własnymi zasobami, bez angażowania obcych firm i własnych środków. Po prostu najlepsze rozwiązanie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Teraz pan minister Andrzej Adamczyk, bardzo proszę.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pragnę uzupełnić odpowiedź na pytanie, ponieważ to pytanie może wiele sugerować. Chciałbym, żebyśmy poruszali się w przestrzeni bardzo transparentnej i przejrzystej, żebyśmy nie pozostawiali żadnych niedomówień.

Panie przewodniczący, problem wspólnego biletu to sprawa zabagniona przez ostatnie lata. Kompletnie – pomimo werbalnych deklaracji, które padały w ciągu ostatnich lat – nikt nie podjął tego tematu. Pan doskonale o tym pamięta. Kiedy pan wraca do historii, to też pragnę przypomnieć, że był to *leitmotive* wielu posiedzeń Komisji Infrastruktury, w której wraz z panem miałem zaszczyt zasiadać. Kwestia wspólnego biletu była wstydliwie przemilczana przez ówczas rządzących.

Podeszliśmy do tego bardzo poważnie i bardzo odpowiedzialnie. Przede wszystkim to przedsięwzięcie, o którym dzisiaj mowa to forma pilotażu – tak można byłoby to ocenić – chociaż już funkcjonuje, bo jest odpowiednia liczba pasażerów, która skorzystała z tej opcji. Porozumienie pomiędzy przewoźnikami pozwoliło wytworzyć – za przyczyną PKP Informatyka – tę konstrukcję, którą dzisiaj mamy. Drugi etap jest etapem zdefiniowanym. To będzie wspólny bilet. Określone są ramy czasowe. Dzisiaj one zostały bardzo wyraźnie podane. Nie tylko dzisiaj, bo wcześniej również w przestrzeni publicznej te informacje zostały złożone. W tych ramach czasowych zrealizujemy to przedsięwzięcie, szczególnie w obszarze wspólnej taryfy.

Jeżeli pytamy o partnerów tego przedsięwzięcia, każdy ma szanse zostać jego partnerem w każdym czasie. Bardzo cieszę się, że niektóre samorządy odpowiedziały na zaproszenie i przystąpiły do tego projektu, o czym mówił pan prezes Mamiński. Oczekujemy takiej koncyliacji ze strony pozostałych przewoźników, szczególnie przewoźników samorządowych. Mam tutaj na myśli przewoźników samorządów województw – organizowanych, nadzorowanych przez samorządy województw. Duża grupa partnerów pozwoli nam w przyszłości – w niedalekiej przyszłości – wykreować bardzo określoną taryfę. Mam nadzieję, że będzie to w koncyliacji, że nie będziemy musieli sięgać po rozwiązania ustawowe.

Od dzisiaj zespół, którym praktycznie kieruje pan minister Andrzej Bittel… Dlatego tutaj nie ma PKP Informatyki, bo PKP Informatyka nie jest podmiotem w sprawie. Oczywiście w szczegółach mógłby pan przewodniczący dopytać, ale proszę w takim razie napisać stosowną interpelację. Odpowiemy w szczegółach na pytania, które intrygują pana przewodniczącego. Dzisiaj mówimy o projekcie nie w wymiarze werbalnym, jak to dotychczas miało miejsce. Kiedy pan mówi, panie przewodniczący, że będzie to można oceniać w momencie jak on zafunkcjonuje, to nie jest tak do końca. On już funkcjonuje, panie przewodniczący.

Określona – jeszcze raz powtórzę, żeby to zostało absolutnie zrozumiałe, pan prezes może też przedstawić konkretne liczby – liczba pasażerów skorzystała z tego projektu. Teraz zależy nam bardzo na tym, żeby projekt upublicznić i wprowadzić w świadomość wszystkich korzystających z usług przewoźników. Jestem przekonany, że im większa popularność tego przedsięwzięcia, tym więcej partnerów będziemy mogli skojarzyć wokół tego projektu i tym samym wejdziemy w ten obszar, o którym mówił pan prezes Mamiński, że Polska będzie jednym z nielicznych krajów, który wprowadzi w pełni wspólny bilet. Mamy nadzieję w kolejnym etapie, że będzie to wspólny bilet także integrujący innych przewoźników. Nie tylko kolejowych, bo trzeba pamiętać, że idea wspólnego biletu sięga dalej. Sięga do innych form transportu. I to jest naszym celem.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Żmijan wyraźnie zadowolony, ale jeszcze chce dopytać. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, panie ministrze, zapewniam dzisiejsza prezentacja oczywiście daje większe możliwości sformułowania dalszych pytań i interpelacji. Na pewno pan je otrzyma. Zapewniam pana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze.

Panie prezesie, proszę uprzejmie.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Chciałbym tylko powiedzieć, że już dziś jeden z partnerów w pakiecie podróżnika – spółka Przewozy Regionalne współpracuje z innymi rodzajami transportu, bo jest możliwość zakupu biletów łączonych w komunikacji Przewozów Regionalnych i komunikacji samochodowej. Te porozumienia są już podpisane z wieloma organizacjami. Takie wspólne przedsięwzięcia i zakupy można realizować. To kolejny element do dołączania do pakietu podróżnika, a później do oferty wspólny bilet.

Pierwszy krok to wspólny bilet w ofercie kolejowej, kolejny – inne rodzaje transportu. A za kolejne lata, jak będziemy się tu wspólnie spotykać w takich rolach wszyscy jak jesteśmy, będziemy nadal tłumaczyć jak kolejne sukcesy osiągamy przy taksówkach, hotelach i innych usługach, jak z badań marketingowych wynika, jak klienci – bo dla nich istniejemy – oczekują, żeby ta oferta wyglądała. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Zasada, proszę bardzo.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Chciałem zwrócić uwagę właśnie na tę kwestię. Jeszcze jako poseł do Parlamentu Europejskiego pamiętam dyskusje na forum PE, w Komisji Transportu o wspólnym bilecie łączącym różne rodzaje transportu. To były pomysły uważane za bardzo ambitne i bardzo nowatorskie. Ale już realizowane, bo np. na lotnisko Schiphol w Amsterdamie rzeczywiście można kupić bilet kolejowy razem z biletem lotniczym. Bardzo się cieszę. Trzymam kciuki.

Mam nadzieję, że w ramach projektu Centralny Port Komunikacyjny także wspólne możliwości zakupu biletu, czy dojazdu na lotnisko, łącznie z biletem lotniczym Lotu – naszego narodowego przewoźnika – będzie można realizować. To absolutnie zgodne ze wszystkimi najbardziej nowoczesnymi politykami unijnymi, zwłaszcza z ideą mulitimodalności, czyli łączenia różnych rodzajów transportu. Bardzo cieszę się, że to już dzisiaj jest rozważane.

Chciałbym poznać jakieś daty. Jeżeli są jakieś daty, kiedy można by po kolei części tych projektów realizować, to byłbym wdzięczny. Natomiast mam świadomość tego, że jest to pewnie następny etap po tym kiedy będziemy mieli wspólny bilet kolejowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Chciałbym powiedzieć, jeżeli pan poseł był łaskaw mówić o wspólnych biletach lotniczych i kolejowych, to już dziś zakładamy, że przy realizowaniu przejazdów kolejowych do Centralnego Portu Komunikacyjnego, czas przejazdu będzie wykorzystywany na odprawę bagażową, żeby klient, który zakupił wspólny bilet kolejowy i wspólny bilet lotniczy wysiadał z pociągu Łódź – Warszawa tylko z bagażem podręcznym i przechodził przez strefę bezpieczeństwa, bo cała odprawa podróżnego nastąpi albo na dworcu kolejowym, albo w trakcie jazdy. Już dziś o tym myślimy. I tak będzie to realizowane.

Myślę, że po wspólnym bilecie, czyli grudzień 2018 r. mniej więcej w interwałach rocznych będziemy dołączali kolejne elementy do tego projektu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, kolejny mówca.

Proszę przedstawić się.

Prezes zarządu Kolei Śląskich Sp. z o.o. Wojciech Dinges:

Dzień dobry państwu. Wojciech Dinges – Koleje Śląskie. Szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na pewien problem techniczny. Koleje Śląskie – jak pan prezes Buczek zapewne może potwierdzić – podjęły dyskusję na temat wdrożenia pakietu podróżnika już jakiś czas temu, przy czym zauważyliśmy pewien problem techniczny, może niekoniecznie związany bezpośrednio z pakietem podróżnika. Patrzymy przez pryzmat pasażera, który chciałby kupić bilet. Otóż, wdrożywszy pakiet podróżnika będziemy mogli sprzedać bilet na podróż pomiędzy dwoma a sześcioma odcinkami. Musi to być podróż realizowana przez co najmniej dwóch przewoźników. Wszystko byłoby w porządku, tylko, że pasażerowie, którzy chcieliby kupić w kasach np. Kolei Śląskich bilet tylko na pociąg Intercity – bo tacy często zdarzają się – nie będą w stanie tego zrobić. Ponieważ PKP Informatyka, która również dostarcza system informatyczny dla Kolei Śląskich niestety, wdrażając pakiet podróżnika nie jest w stanie przeskoczyć – przynajmniej w tym zakresie czasowym – problemu wzajemnej sprzedaży pomiędzy Intercity a Kolejami Śląskimi, mimo że zarządza tym samym, czy oboma systemami.

Chodzi mi głównie o to – mówiąc bardzo obrazowo – żeby klient, który przychodzi do naszej kasy był w stanie kupić nie tylko pakiet długopis z ołówkiem, ale również sam długopis i sam ołówek. Chodziłoby o to, żeby dotrzymać dobrego *publicity* związanego z pakietem przewoźnika, żeby móc również oferować pojedynczy bilet spółki PKP Intercity w przypadkach takich, jeżeli klienci życzyliby sobie tego. Trudno im sprzedawać jeszcze jakiś dodatkowy bilet.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Panie prezesie, jeżeli mogę odpowiedzieć, przy tym stole siedzi wielu przewoźników i nie słyszę o problemie wzajemnej sprzedaży. Jest to realizowane. Myślę, że to nie miejsce, żeby usunąć niewielką przeszkodę w porozumieniu między dwoma przewoźnikami co do wzajemnej sprzedaży. To jest jakby obok realizowanego projektu pakiet podróżnika czy wspólny bilet. Będziemy rozmawiać. Jestem otwarty. Myślę, że usuniemy, jeżeli są przeszkody, żeby to zrealizować.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są jeszcze jakieś głosy z sali, proszę państwa?

Bardzo proszę o zgłaszanie się, przez podniesienie ręki i przedstawianie się.

Proszę bardzo.

Prezes zarządu Kolei Śląskich Sp. z o.o. Wojciech Dinges:

Dziękuję, panie prezesie, za tę deklarację, ponieważ ten problem już od ponad trzech lat próbujemy z Intercity – wzajemnie, przy obopólnej chęci – rozstrzygnąć. Tak, że liczę na wsparcie z państwa strony.

Ale żeby powiedzieć też coś pozytywnego – muszę pochwalić się, że na naszym terenie w obszarze metropolitalnym, powstał na mocy ustawy, Koleje Śląskie mają wspólny tzw. eko-bilet i kilka innych biletów miesięcznych również obejmujących cały obszar metropolii i przyległości w transporcie publicznym, czyli komunikacji autobusowej i tramwajowej oraz obejmujący bilety kolejowe na terenie całego województwa. To tak, żeby zakończyć pozytywnym akcentem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, czy są jakieś głosy z sali?

Jeżeli nie ma, to pan przewodniczący Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie prezesie, panie ministrze, państwo posłowie, chciałbym dopytać się w kilku kwestiach modelowych. Bo oczywiście zakreślona przez pana prezesa cezura czasowa wdrożenia pełnego – jak rozumiem – modelu nastąpi od sezonu 2018/2019, czyli od grudnia 2018 r. Pytanie jest następujące – czy ministerstwo i PKP widzi potrzebę ewentualnie

korekty na poziomie ustawy? Czy ten model ma opierać się na dobrowolnym porozumieniu przewoźników? Czy to jest model, do którego przystępują wszyscy licencjonowani przewoźnicy pasażerscy i wtedy jeśli w takim modelu funkcjonują, to np. korzystają z ulg ustawowych, które są elementem ustawowym? Jeżeli będzie pewna dobrowolność, to czy ci przewoźnicy, którzy będą funkcjonować poza tym modelem, będą objęci na równych zasadach np. pokrywaniem części tych kosztów wynikających z dopłat? Czy – jak rozumiem po 2018 r. – to już formuła dla klienta zakupu biletu na podróż, czy – mówiąc kolokwialnie – na przewoźnika?

Czy w dotychczasowym okresie prac na poziomie ministerstwa, grupy PKP te zagadnienia były przedmiotem zainteresowania Komisji Europejskiej, ewentualnie jakie wsparcie można dla zrealizowania tego zadania uzyskać ze strony Komisji Europejskiej, czy ewentualnie użyć środków dedykowanych na ten cel? Można też dzisiaj zadać dzisiaj pytanie najbardziej elementarne – jak państwo szacują koszty wdrożenia tego systemu, który objąłby wszystkich przewoźników pasażerskich kolejowych – państwowych i samorządowych?

I ostatnie pytanie – wracam tutaj do nieszczęsnej dyskusji – już historycznej – sprzed dobrych kilku lat, kiedy na posiedzeniach Komisji Infrastruktury byliśmy informowani przed wdrożeniem projektu Pendolino o dynamicznym systemie sprzedaży jako kluczowym dla osiągnięcia efektywności również cenowej. Czy tego rodzaju aspekt tego tematu byłby jakoś wkomponowywany – nie wiem, czy od 2018 r., czy w następnych latach – jako element promocyjny dla tych klientów, którzy z jednej strony mogą korzystać z potrzeby czy chęci zakupu biletu nawet z jakimś wyprzedzeniem właśnie w ramach tego kompleksowego zadania, które państwo już realizujecie, ale czy będą jeszcze mieli dodatkowe bonusy wynikające z bardziej dynamicznego systemu promocji na odcinkach dalekobieżnych? Przed nami – jak rozumiem – jest kwestia skrócenia czasu przejazdu na trasach, zarówno oferowanych przez PKP Intercity, na zmodernizowanych również szlakach kolejowych, gdzie prędkości przejazdu powinny być większe. Czy model dynamiczny jest również na horyzoncie prac tego zespołu, który wykreuje później docelowe rozwiązania, które powinny być – jak pan prezes zresztą powiedział – z jednej strony stabilne, a z drugiej atrakcyjne dla klienta?

Mój przedmówca prezes Kolei Śląskich wspomniał o kwestiach związanych z wdrażaniem ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim. To związek zrzeszający miasta i gminy na obszarze części województwa śląskiego – ponad 2,3 mln mieszkańców – z dodatkowymi zadaniami wykreowania również połączeń aglomeracyjnych. Może nie od zaraz, ale jak władze się na tyle ukształtują i będą kompetentne, żeby odpowiadać państwu na różne zagadnienia, żeby również uwzględniać ten unikatowy polski model połączenia biletu kolejowego z ofertą innych przewoźników, o czym wspomniał również pan minister Adamczyk, jako też takim dodatkowym module oferty, o której dziś rozmawiamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Pytanie pana przewodniczącego Polaczka wielokrotnie złożone dotyczy kilku aspektów sprawy. Nie chciałbym deprecjonować, pauperyzować tego problemu, ale powiem wprost – założenie było to takie, aby znaleźć porozumienie wśród przewoźników, nie nakładać ram prawnych, do czasu kiedy to porozumienie jest możliwe. Doświadczenia Szwajcarii mówią jasno i wyraźnie – Szwajcarzy o tym mówili – że ramy prawne powodują komplikacje, usztywniony jest cały proces regulacyjny, jakakolwiek zmiana w systemie pociąga za sobą konieczność zmiany ustawy i zmiany prawa.

Jesteśmy przekonani, że – jeszcze powie o tym pan prezes Mamiński – przewoźnicy potwierdzą, że warto być uczestnikiem tego przedsięwzięcia z powodów czysto ekonomicznych. Bo im łatwiej podróżować pociągiem, tym więcej pasażerów będą przewozili przewoźnicy. Po prostu zostanie osiągnięty wieloraki cel, ale ten szczególny, że oto pasażerowie wracają na kolej. Jeżeli ktoś uczestniczy w tym systemie, ma większe szanse

na zwielokrotnienie swoich zysków i dochodów, a przecież o to w tym przedsięwzięciu – szczególnie przewoźnikom komercyjnym – chodzi.

Kwestia wykorzystania środków pomocowych – proszę zwrócić uwagę, że angażowanie środków unijnych natychmiast powoduje konieczność stosowania wszelakich – i to trudnych – procedur. Bo to przecież Komisja Europejska, zagadnienia związane z pomocą publiczną prywatnym podmiotom. Okazuje się dzisiaj, że ten projekt – panie prezesie, jeśli nie przestrzelę – jak dobrze pamiętam to jest 1,5 mln zł. Zatem przy tych kwotach angażowanie środków zewnętrznych jest mało uzasadnione. Obarczone wielkim kłopotem, ale obarczone skutkami formalno-prawnymi. Zwracam jeszcze raz uwagę na prawo Unii Europejskiej, na kwestie związane pomocą publiczną, na kwestie związane z notyfikacją itp. Musielibyśmy wyjść z tym na zewnątrz, sporządzić studium wykonalności, ogłosić przetarg, wyłonić operatora zewnętrznego. Cała masa kłopotów.

Tak jak na wstępie – mamy nadzieję, że podołamy siłami – jak dotychczas – własnymi, siłami samych przewoźników. Jak powiedział pan prezes…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Co to znaczy własnymi?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, zaraz udzielę głosu. Jeszcze prezes Mamiński chciał zabrać głos.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Trzymajmy się wskazanej przez pana przewodniczącego zasady. Co to znaczy własnymi? Panie przewodniczący, własnymi siłami przewoźników i wszystkich uczestników tego przedsięwzięcia. I chyba tyle. Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Jeżeli panowie pozwolą, jeszcze raz odpowiem. Dziś, czy powiedzmy do umownego wczoraj funkcjonowało wiele odrębnych systemów sprzedaży biletu. Rozumiem, że pan poseł nie kwestionował, że PKP Informatyka sprzedawała produkt o nazwie bilkom spółce X, Y lub Z, że PKP Informatyka sprzedawała dostęp do KURS'90 spółce X, Y, Z. I teraz ta sama Informatyka zaproponowała produkt pakiet podróżnika, a za to będzie pobierać – według umowy z trzema przewoźnikami – prowizję od sprzedanych biletów, która w określonym horyzoncie czasowym pozwoli zrekompensować nakłady na wytworzenie tego produktu. Normalna zasada handlowa, choć można by powiedzieć – chcemy górę pieniędzy skądś, może ją wydamy komuś i będziemy doradzać. Tu zastosowaliśmy inną zasadę. Podobnie będziemy próbowali to robić na bazie systemów funkcjonujących. System KURS'90 funkcjonuje w polskim kolejnictwie od kilkudziesięciu lat. Pamiętam go jak zaczynałem pracę na kolei 38 lat temu. To były początki systemów rezerwacyjnych.

Dynamiczny system sprzedaży – to produkt, który jest dziś w katalogu ofert spółki Intercity. I ten produkt jest włączany do pakietu podróżnika. Będzie również możliwość przyłączania do wspólnej taryfy, tak ażeby wybierając najkorzystniejszą ofertę, to albo wzorzec i wartość z dynamicznego systemu sprzedaży, ale ze wspólnej degresywnej taryfy. Tak to będzie zrobione. System ma podpowiadać klientowi: ta oferta jest dla ciebie najlepsza. Dziś – jak powiedziałem – możemy pójść do kasy i zamówić, a system, który powstał dzięki pracy i umiejętności trzech przewoźników i jednego operatora informatycznego podpowiada najlepsze rozwiązanie. Mówię odkąd dokąd chcę pojechać, a system mówi – możesz pojechać za tyle, zapłać, dostajesz jeden blankiet i jedziesz. Nie zastanawia się, czy na tej trasie na pewno masz bilet tego przewoźnika, którego powinieneś mieć, bo to system podpowiedział i to jest wydrukowane na jednym blankiecie, który w prezentacji był pokazywany.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, pan minister.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Pragnę jeszcze uzupełnić, aby nie pozostawić żadnych wątpliwości, albo rozwiać wiele wątpliwości dzięki tej dyskusji, która trwa na posiedzeniu sejmowej komisji. Otóż, wyciągamy wnioski również z potknięć naszych poprzedników. Przypomnę lata 2013 – 2014,

kiedy zdecydowano, że podmiot zewnętrzny będzie realizował to przedsięwzięcie, jakim jest wspólny bilet. Wydatkowano z funduszy publicznych czy z funduszy spółek kolejowych pieniędzy…Budowano system dynamiczny, budowano wspólny bilet, kilkanaście milionów złotych było zarzucone, przepraszam utracono, były podjęte jakieś decyzje personalne, a generalnie projekt był wyceniony na kilkadziesiąt milionów złotych. I to właśnie, o czym mówi pan prezes, nie sztuka, przepraszam sztuka zrealizować skutecznie i właściwie to przedsięwzięcie dysponując dużymi kwotami. Życie podpowiada, że warto szukać innego rozwiązania. To nasi kolejarze, przewoźnicy znaleźli je. To rozwiązanie, szanowni państwo, dzisiaj funkcjonuje i dobrze rokuje na przyszłość.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zapisać się do dyskusji?

Może najpierw oddamy głos naszym gościom.

Proszę bardzo.

Prezes zarządu Kolei Śląskich Sp. z o.o. Wojciech Dinges:

Jeszcze jedna prośba związana z przyszłymi pracami nad wspólnym biletem w drugim etapie. Myślę, że w jakiś sposób reprezentując siedzących obok innych przewoźników samorządowych chciałbym poprosić o możliwość udziału czy jakiejś konsultacji w tych pracach, tym bardziej, że mają być tam kwestie taryfowe – taryfy degresywnej itp. Więc jeżeli byłoby możliwe, to… Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak. Słyszeliśmy już przedtem zaproszenie. Może już nie komentujmy…

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Panie prezesie, panowie prezesi, pani prezes, zapraszamy wszystkich chętnych do prac nad kolejnymi rozwiązaniami, również zapraszamy do uczestnictwa w pakiecie podróżnika. Chciałbym, żeby to bardzo wyraźnie wybrzmiało.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Informuję, że do głosu zapisał się pan minister Polaczek, pan przewodniczący Żmijan. Czy jeszcze ktoś z państwa? Jeśli nie, to będę powoli zamykał listę mówców i może jakieś konkluzje na koniec.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie prezesie, szczególnie do panów, bo podkreślacie z całą mocą, że to jest procedura bardzo transparentna. Otóż, nie. Ona nie jest transparentna, panie ministrze. To szlachetna idea, oczekiwana, potrzebna. Nie ulega wątpliwości, że musimy dopracować się wspólnego biletu.

Jednak to, co proponujecie, naprawdę nasuwa wiele wątpliwości. Nie bez kozery zapytałem o obecność przedstawicieli PKP Informatyka. Oni są operatorem. Nie trzeba być nie wiadomo jakim analitykiem, żeby zauważyć, iż firmy przewozowe są tutaj ubogim krewnym. Na zasadzie umów oczywiście dobrowolnych – nie mam wątpliwości – jasne, tutaj będzie można się dopracować, ale jednak pozycja PKP Informatyki jest dominująca w tym układzie, bo właśnie ona sprzedaje dotychczas pojedynczo przewoźnikom możliwość realizowania przewozów, kupowania biletów. A teraz chodzi o to, że też tylko w oparciu o wspólny bilet, ale – powiadam – to pozycja dominująca.

Życzę determinacji panu ministrowi. Będę pytał na podstawie tego materiału o cezury czasów, również pana prezesa. Mam nadzieję, znając pana prezesa, że nie zabraknie mu determinacji, co najmniej takiej, jak w obszarze pani minister Streżyńskiej, która doprowadziła do tego, że telekomunikacja musiała udostępnić przestrzeń, musiała podzielić się z operatorami. To doprowadziło po paru latach do spadku cen, co wszyscy odczuwaliśmy. To także w kontekście wspólnej taryfy, o której mówił pan prezes Mamiński. W związku z tym oczywiście życzę panom sukcesów, ale po prostu nie próbujcie tutaj przedstawiać, że wszystko jest naprawdę fajnie.

Przedstawiciel Kolei Śląskich bardzo delikatnie wypowiedział swoje wątpliwości. Właśnie dlatego, że one są. Po prostu są i wiemy z czego wynikają. Być może będzie to droga, która będzie prowadziła do celu, ale ta droga jest naprawdę wcale niełatwa z tych względów, o których mówiłem. I o takiej hura transparentności naprawdę nie. To możecie panowie mówić, ale rzeczywistość jest taka, jak powiedziałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan minister Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za odpowiedzi panu ministrowi i panu prezesowi. Bo moją intencją – chcę, żeby jeszcze raz to wybrzmiało i było jasno raz jeszcze powtórzone – były pytania – powiedziałbym – z gatunku modelowego. Nie chodziło mi – przepraszam, żebym był dobrze zrozumiany – żeby nakładać jakąś obrożę ustawową, która komplikuje rynek, będący elementem rynku regulowanego przez państwo. Pytanie było takie – czy chcemy, aby model docelowy – pan prezes wskazuje, że dzisiaj mamy 55% tego rynku objętych tą formą dostępności i bardzo dobrze – objął 100% na podstawie tego porozumienia, czy na podstawie jakiejś drobnej korekty – zmiany ustawy o transporcie kolejowym, wszyscy licencjonowani przewoźnicy, którzy wykonują te zadania dzisiaj czy ewentualnie uzyskają licencje w przyszłości, jeśli będą spełniać takie warunki, przystępują do pewnego wspólnego modelu technicznego, który jest tą ofertą, dla wszystkich klientów linii obsługiwanych przez różnych przewoźników kolejowych? Jeśli transport kolejowy jest obszarem gospodarki regulowanej, czy ma zawisnąć na dobrowolnym porozumieniu przewoźników? Jeśli nie, to czy ministerstwo widzi potrzebę wprowadzenia ustawowej zasady, że wszyscy przewoźnicy do tego przystępują, a jeśli nie przystępują wszyscy, to czy ci operatorzy, którzy nie przystępują mają korzystać tak jak pozostali z pełnej formy i jednolitej reguły dotyczącej też partycypowania budżetu państwa w pokrywaniu części kosztów wynikających z wykonywanych przewozów? Mówię przede wszystkim o ulgach ustawowych, bo to jest pytanie, które ma nie tylko aspekt czysto finansowy, ale również techniczny i później rozliczeniowy w ramach tego modelu.

A pytając o kwestię – powiedziałbym – bardziej natury programowej, czy konkretnie o kontekst zainteresowania Komisji Europejskiej miałem na myśli tylko i wyłącznie to, czy w ramach prac nad docelowym modelem, który powinien być – jak rozumiem – rozbudowany, dostrzegali państwo potrzebę wsparcia ze strony Komisji Europejskiej, czy to było przedmiotem zainteresowania. Pan prezes na wstępie powiedział, że jeśli to zostanie wdrożone, to Polska będzie tym przykładem dobrych praktyk. Będzie to dobra oferta nie tylko dla pasażerów – obywateli polskich, ale dla turystów w Polsce, którzy przy okazji będą mieli dobre doświadczenia jako klienci.

Wspólny bilet w Szwajcarii – dla państwa, którzy nie orientują się w szczegółach – obowiązuje od 1882 r. To model, który oczywiście ulega różnym wewnętrznym zmianom, ewolucjom, ale to jest element polityki transportowej państwa, które postawiło na transport kolejowy. I o to mi chodziło. Cieszę się, że odpowiedź pana ministra została skonkretyzowana w tej sumie poniesionych dotychczas wydatków rzędu 1,5 mln zł. Oczywiście, że trudno dla tego rodzaju wydatków organizować jakąś skomplikowaną procedurę. O co innego mi chodziło. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie prezesie, proszę uprzejmie.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Odpowiadając panu posłowi Jerzemu Polaczkowi po części pewnie rozwieję wątpliwości pana posła Żmijana. Wykorzystując zasoby własne, które posiadamy zarówno kompetencyjne, jak i możliwości systemu dziś funkcjonującego KURS'90, stworzymy wspólną taryfę – będzie to realizacja dyrektywy o wspólnym bilecie – czas nie stoi w miejscu, już dziś zastanawiamy się, że może będzie potrzeba zamówienia nowego systemu sprzedaży biletów, który na kolejne dziesięciolecia będzie rozwijał i dawał większe możliwo-

ści. I to będzie właśnie moment na transparentny przetarg, dopuszczenie wszystkich dużych, ale też i mniejszych operatorów do startu w tym konkursie. Dziś takiej potrzeby nie ma. Dlatego, że produkt jest i jego właścicielem ktoś jest, a to jest tylko wykorzystywanie możliwości zdolności i rozwijania tego kto już kiedyś to zakupił i nie wytwarza wiele nowego.

Co do pytania pana posła Polaczka – czy powinna być zasada dobrowolności, czy rozwiązania ustawowe? Powiem na tym etapie swoje zdanie. Jestem zwolennikiem dogadywania się tak długo, jeżeli jest to możliwe. Ale pewną cezurę trzeba sobie wyznaczyć, bo żeby to nie były negocjacje typu kolejowego – od wpół do czwartej do tamtego drzewa, czyli do nigdy. Zatem w tym czasie, który zarysowaliśmy każdy ma możliwości. Jestem przekonany, że zdecydowana większość – liczę na ok. 90% – przewoźników przystąpi do tego projektu.

Natomiast jeżeli zdarzyłoby się, że tak nie dzieje się, to należałoby zastanowić się, czy w trybie ustawowym nie rozpatrzyć koncepcji – jeżeli jesteś przewoźnikiem, wykonujesz funkcje służby publicznej, jeżeli korzystasz z dofinansowania do przewozów od państwa, bo samorząd to też państwo, to czy nie przystąpienie do produktu lepszego – bo my wszyscy jesteśmy dla klienta – nie powinno być albo uregulowane ustawowo, że taki jest obowiązek, albo wykluczać z możliwości czerpania pożytków i tworzenia kolei dla siebie, a nie dla pasażerów.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dokładnie o to mi chodziło, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Ale zakładam, że będzie to na zasadzie porozumienia.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za tę odpowiedź.

Jeszcze pani poseł Sibińska, która doszła. Prosimy o pytanie.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Przepraszam, nie mogłam być od początku. Ale korzystając z okazji – to nie będzie dotyczyło biletu, chociaż być może troszeczkę, panie ministrze, panie prezesie, pociąg relacji Berlin – Warszawa wczoraj był opóźniony 240 minut. Wiem, że mamy taki klimat, ale to jeszcze nie ta pora, nie ten czas. Ten pociąg coraz częściej jest spóźniony, na tym odcinku, gdzie wsiadam i wielu pasażerów, nie ma żadnych robót, bo roboty są na odcinku Sochaczew – Swarzędz i przez to pociąg jedzie dłużej do Warszawy. Ale coraz częściej ten pociąg bywa spóźniony. I coraz częściej występują niedogodności. Dlaczego są takie spóźnienia? Dlaczego się tak dzieje i co zamierzacie państwo zrobić, żeby to poprawić? Bo jest to uciążliwe.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Szanowna pani poseł, mógłbym próbować powiedzieć w ten sposób, że zbadam i odpowiem, ale odpowie pani dyrektor Marzanna Tchórzewska, która wyjaśni przyczyny opóźnienia.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przedstawicielka PKP Intercity, proszę.

Dyrektor Biura Sprzedaży PKP Intercity SA Marzanna Tchórzewska:

Moje nazwisko Tchórzewska. Jestem dyrektorem Biura Sprzedaży PKP Intercity. Chcę odpowiedzieć, że sytuacja dotycząca opóźnienia, akurat w dniu wczorajszym pociągu BWE miała miejsce na terenie Niemiec, a nie Polski. W związku z awarią na terenie Niemiec przyjęliśmy ten pociąg z opóźnieniem 249 minut już na granicy. Żaden z przewoźników, tym bardziej my, ani zarządca infrastruktury nie miał wpływu na to, co wydarzyło się na terenie kolei niemieckich.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Pan minister, proszę.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Bardzo dziękuję, pani dyrektor za odpowiedź. Mieliśmy podobną sytuację podczas wystąpienia nawałnic na zachodzie Polski, kiedy obciążano nas efektami decyzji strony niemieckiej, która nie wpuściła pociągu relacji Warszawa – Berlin i regionalnym pociągom nie pozwolono wjechać na terytorium Niemiec. Wszystkie konsekwencje ponosiliśmy w kraju.

Zaś, aby jeszcze raz powtarzam rozwiać wątpliwości, które się tutaj pojawiają m.in. artykułowane przez pana przewodniczącego Żmijana, pozwolę sobie odczytać, kto według przepisów o publicznym transporcie zbiorowym oraz transporcie kolejowym może być podmiotem wdrażającym integrację kolejową – może to być porozumienie organizatorów publicznego transportu zbiorowego, porozumienie operatorów publicznego transportu zbiorowego, naczelny organ administracji publicznej, minister właściwy do spraw transportu poprzez jednostkę budżetową, agencję wykonawczą, osobę prawną, podmiot zewnętrzny. Wystąpiło porozumienie operatorów. Mamy do czynienia ze wspólnym blankietem i zapewne kiedy przejdziemy do etapu wspólnego biletu i wspólnej taryfy konieczne będzie szukanie porozumienia wszystkich operatorów publicznego transportu zbiorowego w obszarze kolejowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, może byśmy już skończyli, czy pan przewodniczący chce jeszcze jedno zdanie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

A nawet dwa, panie przewodniczący. Bardzo dziękuję. Bardzo krótko – panie ministrze, mam nadzieję, że realizując pomysł nie zechcecie zmienić prawa, żeby przymusić dobrowolne porozumienia. Dzisiaj przewoźnik, który spełnia warunki ma prawo wejść i świadczyć usługę przewozową. To istota rzeczy.

Satysfakcjonuje mnie ostatnia wypowiedź pana prezesa. Docelowo tak się to powinno odbyć. Bo PKP Informatyka będzie – nie wiemy, być może nie, ale takie podejrzenia mogą być – stosowała praktykę uczestnika dominującego w tym porozumieniu. I to jest istota rzeczy. Nie sprzeczajmy się o to, co nie trzeba, byłoby niedobrze, gdybyście państwo chcieli jako większość polityczna, parlamentarna wprowadzić to ustawowo. Dobrze, że tutaj sformułowana została deklaracja, że w pierwszej kolejności spróbujmy to wprowadzić za porozumieniem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa…

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

To nie jest spór, panie przewodniczący. To są wyjaśnienia, żeby sprawa była jasna. Należy pamiętać, że wiele osób przed ekranami monitorów obserwuje nasze obrady w internecie, wiele osób będzie czytało biuletyn informacyjny z posiedzenia Komisji. I dlatego dla jasności należy zwrócić uwagę na aspekty formalno-prawne, aby nikt nie odniósł wrażenia, że coś dzieje się poza kontrolą, że zdarzy się coś takiego, co jest naganne.

Panie przewodniczący, powiedziałem jasno i wyraźnie we wcześniejszej wypowiedzi – jeżeli dojdzie do porozumienia – w co ufam i wierzę – pomiędzy przewoźnikami, niepotrzebne będą regulacje na poziomie ustawowym, niepotrzebne będą dodatkowe regulacje prawne. Ale też każdy z przewoźników, organizatorów tych przewozów, także strona rządowa musi pamiętać – przewoźnicy kolejowi są dla pasażera, nie dla samych siebie, o czym mówił wcześniej pan prezes Mamiński. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję za znakomitą dyskusję. Mam nadzieję, że wszyscy państwo są usatysfakcjonowani informacją. Dzisiaj w jednej z gazet odbyła się duża debata „Kolej polska

do 2030 r.” Miałem przyjemność powiedzieć parę zdań o wspólnym bilecie kolejowym, co wywołało pewne zainteresowanie. Będziemy obserwować dalszy rozwój tego projektu, bardzo potrzebnego, bardzo ważnego i oby wszystko udało się.

Bardzo dziękuję zaproszonym gościom, państwu posłom. Zapraszam na godz. 16.00 i na godz. 18.00. Dziś mamy jeszcze dwa posiedzenia Komisji. Dziękuję.